Deutscher Bundestag **Drucksache 18/9329**

18. Wahlperiode 04.08.2016

Antwort

der Bundesregierung

auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Klaus Ernst, Herbert Behrens, Caren Lay, weiterer Abgeordneter und der Fraktion DIE LINKE.
– Drucksache 18/9225 –

Arbeitsbedingungen der Beschäftigten im deutschen Luftverkehr

Vorbemerkung der Fragesteller

Europas Luftverkehr wächst im Billigsegment (www.handelsblatt.com/unternehmen/handel-konsumgueter/eurowings-ryanair-easyjet-der-siegeszug-der-billig-airlines-geht-weiter/12573840.html). Die Eurowings Europe GmbH, eine Tochtergesellschaft der Deutschen Lufthansa AG, soll am 29. Juni 2016 ihren Betrieb aufnehmen. Laut Lufthansa-Vorstand K. U. G., soll die Eurowings Europe GmbH im Wettbewerb mit anderen Billigfluggesellschaften konkurrieren (www.capital.de/dasmagazin/eurowings-eifert-ryanair-nach.html). Mehrere Gewerkschaften beschuldigen die Deutsche Lufthansa AG, dass durch die Neugründung der Tochtergesellschaft in Österreich Tarifflucht und Lohndumping betrieben werden sollen (www.zdf.de/frontal-21/lufthansa-umfliegt-tarifrecht-sparkurs-bei-billigableger-eurowings-europe-42014054.html). J. Sch., verantwortlich für Luftverkehr in der österreichischen Gewerkschaft vida, kritisiert, es würden „Profitsteigerungen auf Kosten von Arbeitnehmerrechten bis hin zur prekären Beschäftigung“ angestrebt (ebd.). Der Sprecher der Pilotengewerkschaft Vereinigung Cockpit e. V., M. W., sieht Qualitäts- und Sicherheitsstandards in Gefahr (ebd.). Der Wettbewerb im Billigsegment des europäischen Luftverkehrs ist intensiv. Die europäische Pilotenvereinigung ECA kritisiert, dass junge Piloten künftig fast ausschließlich Beschäftigungen bei Billigflug-Airlines zu ungesicherten Bedingungen finden werden (www.airliners.de/europaeische-pilotenvereinigung-veraenderungsprozess/35522). Laut der Vereinigung Cockpit e. V. sind Scheinselbstständigkeit und Leiharbeit die am häufigsten angewandten Methoden von Fluggesellschaften, um Lohnnebenkosten zu drücken. Laut der Vereinigung Cockpit e. V. könne das auch Auswirkungen auf die Flugsicherheit haben (ebd.). Diese Einschätzung wird durch eine Studie der Universität Gent aus dem Jahr 2015 untermauert. Laut der Studie gaben gerade atypisch in sogenannten „Pay-to-Fly“-Modellen beschäftigte Pilotinnen und Piloten an, Entscheidungen zur Flugsicherheit in nicht ausreichendem Maß selbstständig treffen zu können (www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/faire_Arbeitsbedingungen/atypische-Besch%C3%A4ftigung-Luftfahrt.pdf).

Die Antwort wurde namens der Bundesregierung mit Schreiben des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales vom 3. August 2016 übermittelt.

Die Drucksache enthält zusätzlich – in kleinerer Schrifttype – den Fragetext.

1. Für welche Berufsgruppen will die neu gegründete Industriegewerkschaft Luftverkehr e. V. (IGL) nach Kenntnis der Bundesregierung Tarifverhandlungen führen?

2. Will die IGL nach Kenntnis der Bundesregierung zukünftig auch Tarifverhandlungen für Berufsgruppen führen, die bislang oder auch weiterhin von anderen Gewerkschaften vertreten werden?

   Wenn ja, um welche Berufsgruppen und Gewerkschaften handelt es sich?

Die Fragen 1 und 2 werden im Zusammenhang beantwortet.

Die IGL versteht sich als Gewerkschaft für alle Beschäftigten im Luftverkehr und Vertretung aller Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Nach Presseberichten handelt es sich bei der IGL um eine Dachorganisation, der neben der Unabhängigen Flugbegleiter Organisation (UFO), die Arbeitnehmergewerkschaft im Luftverkehr (AGiL) und die Technikgewerkschaft Luftfahrt (TGL) beigetreten sind. Spezifische Kenntnisse über Tarifstrategien der IGL liegen der Bundesregierung nicht vor.

3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Gründung der IGL vor dem Hintergrund des Tarifeinheitsgesetzes?

Das Tarifeinheitsgesetz soll unter anderem eine Entsolidarisierung der Belegschaften vermeiden helfen. Soweit sich die berufsgruppenspezifische Interessenvertretung im Luftverkehr in Richtung einer Vertretung für alle Beschäftigten entwickeln sollte, ist dies mit der Intention des Tarifeinheitsgesetzes vereinbar, weil damit die Verantwortung für eine ausgewogene, auf alle Beschäftigten ausgerichtete Tarifpolitik verbunden ist.

4. Welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung aus dem Urteil des Bundesverfassungsgerichts vom 10. Oktober 2015, dass die Einwände der Spartengewerkschaften Marburger Bund – Verband der angestellten und beamteten Ärztinnen und Ärzte Deutschlands e. V., Vereinigung Cockpit e. V. und des Deutschen Journalisten-Verbandes e. V. prinzipiell ihre Berechtigung hätten (www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.gesetz-zur-tarifeinheit-fingerzeig-aus-karlsruhe.e8d1b875-dbb1-47d4-a134-d919928b20bd.html) und es sich sogar vorbehalte, von Amts wegen eine einstweilige Anordnung zum Stopp des Gesetzes zu erlassen (www.lto.de/recht/nachrichten/n/bverfg-beschluss-1bvr157115-eilantrag-scheitert-tarifeinheitsgesetz-gewerkschaften/)?

Die Frage bezieht sich offenbar auf den Beschluss des Bundesverfassungsgerichts vom 6. Oktober 2015, mit dem Anträge auf Erlass einer einstweiligen Anordnung abgelehnt wurden. In dieser Entscheidung hat das Bundesverfassungsgericht ausgesprochen, dass den beschwerdeführenden Gewerkschaften durch das Inkrafttreten des Tarifeinheitsgesetzes keine Nachteile drohen, die eine vorübergehende Aussetzung der Tarifeinheitsregelung rechtfertigen. Dabei hat das Bundesverfassungsgericht festgestellt, dass das Tarifeinheitsgesetz nicht die tarifpolitische Betätigung untersagt. Auch Gewerkschaften, die in einem Betrieb potentiell weniger Beschäftigte organisieren können, seien unter Geltung des Tarifeinheitsgesetzes grundsätzlich nicht gehindert, sich koalitionsmäßig zu betätigen und Tarifverhandlungen zu führen. Weitere Schlussfolgerungen sind durch die Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts aus Sicht der Bundesregierung nicht veranlasst.

5. Wie oft wurde in der Vergangenheit nach Kenntnis der Bundesregierung das Bundesverfassungsgericht von Amts wegen gegen ein Gesetz tätig?

   Welche Schlüsse und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Als Gericht (vgl. Artikel 92 des Grundgesetzes) wird das Bundesverfassungsgericht grundsätzlich nicht von Amts wegen, sondern nur auf Antrag tätig (vgl. § 23 Absatz 1 des Gesetzes über das Bundesverfassungsgericht – BVerfGG). Auch der in der in Frage Nr. 4 angesprochenen Konstellation liegt ein Antrag zur Hauptsache (Verfassungsbeschwerde) zugrunde. Das Bundesverfassungsgericht nimmt für sich in ständiger Rechtsprechung die Befugnis in Anspruch, im Rahmen eines Verfassungsrechtsstreits auch von Amts wegen vorläufige Regelungen im Wege der einstweiligen Anordnung erlassen zu können. Eine Statistik über die Anwendungsfälle wird in der Bundesregierung nicht geführt.

6. Hält die Bundesregierung das Gesetz angesichts des Urteils des Bundesverfassungsgerichtes immer noch für verfassungskonform (vgl. Plenarprotokoll 18/107, S. 10229 B zur zweiten und dritten Beratung des von der Bundesregierung eingebrachten Entwurfs eines Gesetzes zur Tarifeinheit – Tarifeinheitsgesetz)?

Die Bundesregierung geht weiterhin davon aus, dass das Tarifeinheitsgesetz mit dem Grundgesetz vereinbar ist.

7. Würde sich die Bundesregierung der Feststellung des Bundesverfassungsgerichtes anschließen, dass Berufsgewerkschaften gegenüber Branchengewerkschaften in einzelnen Fällen durch das Tarifeinheitsgesetz „durchaus gewichtige Nachteile“ (www.bundesverfassungsgericht.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2015/bvg15-073.html) erfahren haben?

   Welche Schlüsse und Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus?

Das Bundesverfassungsgericht bezieht sich in den Gründen der Entscheidung vom 6. Oktober 2015 auf den Vortrag eines Beschwerdeführers, Arbeitgeber hätten unter Hinweis auf das Tarifeinheitsgesetz die Aufnahme von Tarifverhandlungen verweigert oder nicht fortgesetzt. Die Bundesregierung ist nicht der Auffassung, dass Gewerkschaften durch das Tarifeinheitsgesetz „gewichtige Nachteile“ erfahren. Arbeitgeber waren auch vor Inkrafttreten des Tarifeinheitsgesetzes nicht verpflichtet, Tarifverhandlungen zu führen oder fortzusetzen. Es besteht – worauf auch das Bundesverfassungsgericht hinweist – bei einer Verweigerung oder einem Abbruch von Tarifverhandlungen die Möglichkeit, gewerkschaftliche Interessen im Wege des Arbeitskampfes durchzusetzen.

8. Welche solcher Fälle, in denen Berufsgewerkschaften gegenüber Branchengewerkschaften Nachteile erfahren haben, sind der Bundesregierung bekannt?

Der Bundesregierung sind aus eigener Wahrnehmung keine Fälle bekannt, in denen Berufsgewerkschaften gegenüber Branchengewerkschaften durch das Tarifeinheitsgesetz Nachteile erfahren haben.

9. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung aus den Ergebnissen der Studie der Universität Gent aus dem Jahr 2015, die vor einer Beeinträchtigung der Flugsicherheit warnt, weil sich Pilotinnen und Piloten in atypischer Beschäftigung durch die ökonomischen Interessen der Arbeitgeber in ihren Entscheidungen bezüglich der Flugsicherheit eingeschränkt sehen (vgl. Jorens et al., 2015: Atypical Employment in Aviation, Final Report, online unter: www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/faire_Arbeitsbedingungen/AtypicalEmployment-Study_UniGhent_2015.pdf)?

Für die Beantwortung dieser Frage wird auf die Antwort zu Frage 18 verwiesen.

10. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil von atypisch Beschäftigten Airline-Mitarbeitern und Flugzeugbesatzungen in Europa, und um welche atypischen Beschäftigungsformen handelt es sich dabei (bitte nach Alter und Beschäftigungsform aufschlüsseln)?

11. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil atypisch Beschäftigter bei den in der Bundesrepublik Deutschland stationierten Piloten und Besatzungsmitgliedern?

12. Wie hat sich nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil atypischer Beschäftigungen bei deutschen und bei in Europa fliegenden Piloten und Besatzungsmitgliedern seit dem Jahr 1995 entwickelt?

13. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland selbstständig (bitte wenn möglich nach Alter, Art der Beschäftigung und Geschäftsmodell differenzieren)?

    Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?

Die Fragen 10 bis 13 werden im Zusammenhang beantwortet.

Aus dem Mikrozensus wurden durch das Statistische Bundesamt die „Kernerwerbstätigen nach einzelnen Erwerbsformen“ kombiniert in dem Wirtschaftszweig „Personenbeförderung in der Luftfahrt“ sowie darunter in der gegenwärtigen Tätigkeit „Servicekräfte im Luftverkehr“ und „Piloten/-innen und Verkehrsflugzeugführer/-innen“ ausgewertet. Die äußerst geringen zugrundeliegenden Fallzahlen lassen keine detaillierten Aussagen bezüglich der Fragestellungen zu, so dass auf weitere Untergliederungen nach Geschlecht und Zeitreihen verzichtet werden musste. Die vorhandenen Angaben sind der Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Kernerwerbstätige[1)] nach einzelnen Erwerbsformen

Ergebnisse des Mikrozensus 2015, in 1000

Deutschland

	Insgesamt[2)]	Selbstständige		Abhängig Beschäftigte							
					Normalarbeitnehmer/-		Atypisch Beschäftigte				
								und zwar			
		Zusammen	Darunter: Solo-Selbstständige	Zusammen	Zusammen	Teilzeit-beschäftigte über 20 Wochenstd.	Zusammen	Befristet Beschäftigte[3)]	Teilzeit-beschäftigte bis zu 20 Wochenstd.[3)]	Geringfügig Beschäftigte[3)]	Zeitarbeit-nehmer/ -innen[3)]
	Insgesamt										
Wirtschaftszweig[4)]											
511 Personenbeförderung in der Luftfahrt	65	/	/	65	55	8	10	/	7	/	/
Ausgeübter Beruf[5)]											
52313 Piloten/-innen und Verkehrsflugzeugführer/-innen	11	/	/	11	10	/	/	-	/	-	-
51422 Servicekräfte im Luftverkehr	31	-	-	31	23	/	8	/	5	/	/

Quelle: Statistisches Bundesamt

\- = nichts vorhanden

/ = keine Angaben, da Zahlenwert nicht sicher genug

1) Nur Erwerbstätige im Alter von 15 bis 64 Jahren, nicht in Bildung/Ausbildung oder einem Wehr-/Zivil-, sowie Freiwilligendienst.

2) Umfasst auch mithelfende Familienangehörige, die in der Tabelle nicht gesondert ausgewiesen sind.

3) Gruppen nicht überschneidungsfrei.

4) Nach der Systematik der Wirtschaftszweige, Ausgabe 2008.

5) Nach der Klassifikation der Berufe, Ausgabe 2010.

14. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil der Selbstständigen bei europäischen und wie hoch bei in der Bundesrepublik Deutschland agierenden Billig-Airlines?

15. Würde sich die Bundesregierung der Einschätzung der von der Europäischen Kommission in Auftrag gegebenen Studie der Universität Gent aus dem Jahr 2015 (vgl. Jorens et al., 2015: Atypical Employment in Aviation, Final Report, online unter: www.vcockpit.de/fileadmin/dokumente/themen/faire_Arbeitsbedingungen/AtypicalEmployment-Study_UniGhent_2015.pdf) anschließen, dass es sich bei der Selbstständigkeit von Piloten häufig um Scheinselbstständigkeiten handelt (ebd., S.20)?

    Wenn nein, warum nicht?

Die Fragen 14 und 15 werden im Zusammenhang beantwortet.

Der Bundesregierung liegen keine Kenntnisse über den Anteil der Selbständigen bei europäischen oder bei in der Bundesrepublik Deutschland agierenden Billig-Airlines vor. Von Scheinselbständigkeit spricht man, wenn Rechtsbeziehungen formal als selbständige Rechtsverhältnisse bezeichnet und behandelt werden, obwohl sie in der tatsächlichen Ausgestaltung und Durchführung des Vertragsverhältnisses als abhängige Beschäftigung angesehen werden müssen. Im deutschen Sozialversicherungsrecht ist Beschäftigung als nichtselbständige Arbeit definiert. Anhaltspunkte für eine Beschäftigung sind eine Tätigkeit nach Weisungen und eine Eingliederung in die Arbeitsorganisation des Weisungsgebers. Maßgeblich

sind die tatsächliche Ausgestaltung und Durchführung des Vertragsverhältnisses, nicht allein vertragliche Formulierungen. Die Abgrenzung von abhängiger Beschäftigung und selbständiger Tätigkeit erfolgt einzelfallbezogen. Die Beurteilung konkreter Einzelfälle obliegt letztlich den Gerichten. Dies gilt auch für die sozialversicherungsrechtliche Beurteilung von Pilotinnen und Piloten.

16. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland befristet beschäftigt?

    Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?

Die Beantwortung dieser Frage erfolgt durch die Antwort zu den Fragen 10 bis 13 und die Tabelle 1.

17. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland über eine Zeitarbeitsfirma bei einer in der Bundesrepublik Deutschland agierenden Airline beschäftigt?

    Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?

In der Statistik der Bundesagentur für Arbeit zur Arbeitnehmerüberlassung kann ab dem Berichtsjahr 2013 mit der Einführung des Tätigkeitsschlüssels als ein personenbezogenes Merkmal zur Arbeitnehmerüberlassung (ANÜ) auf Basis der Klassifikation der Berufe (KldB) 2010 ausgewertet werden, welche Tätigkeiten Leiharbeitnehmerinnen und Leiharbeitnehmer ausüben, die in Deutschland bei einem Verleihbetrieb beschäftigt sind. Informationen darüber, in welchen Betrieben bzw. Branchen die Leiharbeitnehmerinnen und Leiharbeitnehmer eingesetzt werden, stehen nicht zur Verfügung. Nach Angaben für Dezember 2015 waren 156 Leiharbeitnehmerinnen und Leiharbeitnehmer mit der ausgeübten Tätigkeit „Piloten und Verkehrsflugzeugführer“ bei einem Verleihbetrieb sozialversicherungspflichtig beschäftigt. Darüber hinaus waren bei einem Verleihbetrieb als Servicekräfte im Luftverkehr 1 634 Leiharbeitnehmerinnen und Leiharbeitnehmer sozialversicherungspflichtig und 33 ausschließlich geringfügig beschäftigt. Weitere Ergebnisse sind der Tabelle 2 zu entnehmen.

Tabelle 2: Bestand an Leiharbeitnehmern nach ausgewählten ausgeübter Tätigkeit der KldB 2010

Deutschland
Zeitreihe

Berichtsmonat	Tätigkeit nach KldB 2010	Sv-pflichtig Beschäftigte	ausschließlich geringfügig Beschäftigte
		2	3
31. Dezember 2013	Leiharbeitnehmer insgesamt	787.357	65.858
	dar.: 5142 Servicefachkräfte im Luftverkehr	777	32
	5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	59	-
31. Dezember 2014	Leiharbeitnehmer insgesamt	814.476	68.689
	dar.: 5142 Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.374	31
	5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	90	*
31. Dezember 2015	Leiharbeitnehmer insgesamt	880.843	69.801
	dar.: 5142 Servicefachkräfte im Luftverkehr	1.634	33
	5231 Piloten und Verkehrsflugzeugführer	156	*

Quelle: Statistik der Bundesagentur für Arbeit

*Fallzahl unter 3 werden aus Datenschutzgründen nicht ausgewiesen.

18. Wie viele Berufspiloten und wie viele Besatzungsmitglieder sind nach Kenntnis der Bundesregierung in Deutschland als Werkvertragsnehmerinnen und Werkvertragsnehmer beschäftigt (falls keine aktuellen Zahlen vorliegen, bitte die letzten verfügbaren Zahlen angeben)?

    Wie viele sind es nach Kenntnis der Bundesregierung in Europa?

Die Bundesregierung verfügt über keine weiteren Angaben zu Arbeitsverhältnissen von Luftfahrerinnen und Luftfahrern. Die entsprechenden Ermächtigungen zur Speicherung von Daten von Luftfahrerinnen und Luftfahrern im Luftverkehrsgesetz sehen eine Speicherung solcher Daten nicht vor. Im Übrigen wird darauf verwiesen, dass gemäß der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt (ABl. L 79, S.1) die Regelungszuständigkeit für Personen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen befasst sind, auf die Europäische Agentur für Flugsicherheit EASA übergegangen ist. Die EASA hat eine Arbeitsgruppe zu „Neuen Geschäftsmodellen in der Luftfahrt“ eingerichtet, die sich auch mit atypischen Beschäftigungsverhältnissen in der Luftfahrt beschäftigt. Die in Frage 9 erwähnte Studie der Universität Gent liegt dieser Arbeitsgruppe vor. Das Luftfahrt-Bundesamt nimmt an den Sitzungen dieser Arbeitsgruppe teil.

19. Wie hoch war der in der deutschen und in der europäischen Luftfahrtbranche im Jahr 2014 erwirtschaftete Gewinn pro Airline?

Entsprechende Übersichten werden durch die Bundesregierung nicht erstellt.



Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333